

**РАСТРАТНЫЕ ПРАКТИКИ  
В ГОРОДСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ  
(на примере екатеринбургского метрополитена)**

Во всяком городском пространстве, представляющем собой сложную систему напластования смыслов, на наш взгляд, важно различать репрезентацию властных интенций, которая осуществляется, в частности, путём производства мифологических конструкций. В этой связи анализ растратных практик на материале екатеринбургского метрополитена (особенностей его географического положения, топонимии и декора) позволяет выявить заложенные властью символические смыслы. Исследованием метрополитена в рамках урбанистической теории на западе занимался, в частности, М. Оже. В нашей стране достаточно интересную интерпретацию московского "метродискурса" предложили М. Рыклин и В. Паперный [см. 8; 10]. С нашей точки зрения, метрополитен можно рассматривать в трёх срезах:

- как иллюстратор мифологем советского времени;
- как пример осуществления растратных практик;
- как музейное пространство.

Опираясь на традицию изучения городского пространства как текста культуры, мы исходим из предположения, что любое место может быть «нагружено» определёнными смыслами, производными от тех мифологических конструкций, которые функционируют в данном обществе. Миф используется как удобное средство (поскольку не требует верификации) создания и укрепления политической идеологии. Как способ иллюзорного разрешения реальных противоречий он становится главным компонентом идеологического дискурса власти. Ещё К. Леви-Стросс заметил, что "мифическое мышление развивается из осознания некоторых противоположностей и стремится к их последующему преодолению, медиации" [7, 161]. Этим объясняется широкое распространение политических мифов в советском и постсоветском пространстве.

Мифологема Урала как заводского края, "опорного края дер-

жавы", появившаяся в советское время, обрела своё материальное воплощение в екатеринбургском метро. При анализе топографических и архитектурных особенностей станций нам предстоит показать, что метрополитен – это публично-символическое пространство, выполняющее наряду с утилитарной функцией перевозки пассажиров и символическую функцию.

Само расположение метро на карте города свидетельствует о его символическом значении. Оно соединяет "рабочие" окраины (Эльмаш, Уралмаш) с центральными районами города: чем обусловлено это дублирование и без того достаточно оживленной наземной транспортной магистрали, если не символическим вниманием к индустриальной составляющей городского пространства. Знаменательно, что первыми были открыты (через 11 лет после начала строительства) три станции ("Проспект Космонавтов", "Уралмаш" и "Машиностроителей"), обслуживающие исключительно жителей заводского района города (и в таком виде метро функционировало в течение полутора лет). Для удобства рабочих, в частности, южный вестибюль станции "Машиностроителей" расположился рядом с проходными машиностроительного завода им. Калинина. Практически безлюдный большую часть времени он пользуется популярностью только в моменты начала и окончания рабочей смены на предприятии. Учитывая, что завод, находясь в кризисном состоянии, значительно снизил объемы производства и сократил занятость рабочих кадров, фактическая необходимость именно такого расположения вестибюля оказывается довольно спорной. Кроме того, в проектах строительства планировалось начать линию с площади Первой пятилетки и, тем самым, связать важнейший символ Урала как индустриального края с «техническим иллюстратором» региональных мифологем.

Метро "погружает" нас в былые времена индустриального величия Урала, возрождает миф об "опорном крае державы", посвящая две из семи действующих станций заводской тематике.

Станция "Уралмаш" – воплощение индустриальной символики – согласно замыслу авторов (С. Зиганшин, А. Иванов, Л. Лу

говая), должна напоминать резьбу винта, некий гигантский механизм, для чего свод станции был прорезан параллельными ребрами. Станция отличается крайним лаконизмом оформления: здесь (на единственной из всех станций) было использовано минимальное количество природного камня (серо-белый мрамор на боковых стенах), общий строгий "опрятно-деловой" стиль подчеркнут вставками из чугунного литья и лентой вдоль путевых стен с барельефами всех орденов "завода заводов". Попадая в это пространство, человек должен обретать чувство патриотической гордости и символической приобщённости к героическому прошлому родного города.

Станция "Машиностроителей" находится в непосредственной близости от цехов "Уралмаша", промышленных предприятий Эльмаша ("Уралэлектротяжмаш", Турбомоторный завод) и рядом с машиностроительным заводом им. Калинина, последнему и посвящено тематическое оформление станции. Удивляет разнообразие уральского камня, использованного для отделки станции (черный лабрадорит, зеленый змеевик, мрамор и гранит), в отличие от пролетарского лаконизма "Уралмаша", а индустриальность облику придает применение металла (металлические конструкции люстр, кстати, изготовленные самим заводом) и вставки-панно, посвященные всесоюзному старосте М.И. Калинину и крупному машиностроительному заводу.

Тема природных богатств Урала разрабатывается в оформлении последующих станций: "Уральской", "Площади 1905 года" и "Геологической". В случае с последней даже имя подчинено символической цели демонстрации разнообразия природных ископаемых: предполагавшееся изначально название "Куйбышевская" (имевшее двойное обоснование: географическое – ее топографическое расположение вблизи с ул. Куйбышева; и историческое – имя известного коммунистического деятеля достойно быть увековечено в названии станции метрополитена) впоследствии было заменено на "Геологическая" (вполне оправданное с точки зрения символической функциональности). "Площадь 1905 года" примечательна своим парадно оформленным наземным вестибюлем (в отличие от простых метал-

лических застекленных павильонов остальных станций), ясно дающем понять, что вы попадаете на центральную станцию екатеринбургской подземки. Здесь с тавтологическим постоянством (отметим, что тавтологию Р. Барт причисляет к фундаментальным фигурам мифологической риторики власти [см. 1, 280]) продолжает прописываться идеологема Екатеринбурга как города, где разворачиваются процессы модернизации, в частности, где оформляется новый социальный класс – класс рабочих. Первичным медиатором является завод, в котором как в горниле происходит переплавка крестьян в городских жителей [см. 6, 18]. Затем процесс инициации - посвящения в горожане - продолжается по всем правилам марксистско-ленинской теории, и бывшие крестьяне вступают в борьбу за классовые интересы, включаются в революционную стихию. Этой теме и посвящено архитектурно-художественное оформление станции "Площадь 1905 года": облицованные красным полированным гранитом порталы в контрасте с беломраморными путевыми стенами, художественные композиции в виде крупных картушей бронзового литья, отражающие революционные дни Урала, люстры из хрусталя и бронзы – все это придает торжественную пафосность облику станции.

Уникальность советского/постсоветского метрополитена – в гиперболизированном внимании к его внутреннему оформлению, эстетизм если не полностью подменяет собой функциональность, то нагружает целым комплексом дополнительных смыслов. Очевидно, что в екатеринбургском метро акцент ставится на архитектурно-отделочных работах: если в среднем по России оформление каждой станции занимает около года, то в нашем метрополитене для этой цели отводится около трех лет [5]. Таким образом, приоритет отдается не необходимости скорейшего развития такого вида транспорта, который бы в большей степени соответствовал требованиям современного мегаполиса, а возможности материального воплощения символического капитала (символический капитал является конвертируемой ценностью в современном мире кодов, циркулирующих в системе обмена/дара [см. 3]) региона, создания привлека-

тельного имиджа столицы Урала. Метро – это, в первую очередь, пространство репрезентации символических смыслов, а потом уже транспортное средство.

В демонстративной стилистике "подземных дворцов" екатеринбургской подземки прочитываются традиции московского метрополитена. Так, станцию "Уральскую", называемую "визитной карточкой екатеринбургского метро", предполагалось украсить мозаичным панно с видами города (что непосредственно отсылает к примерам оформления центральных станций московского метро – "Маяковской", "Комсомольской" и "Киевской"), но из-за недостатка финансирования от этой идеи пришлось отказаться. Но, несмотря на это, в оформлении станций, наряду с экономичным металлом, широко применялись разнообразные горные породы (мрамор, гранит, серпентин и лабрадорит). Так, на путевых стенах станции "Геологической" выложена мозаика из различных сортов уральского поделочного камня (яшма, серпентин, амазонит, лазурит), символизирующая разрез земной коры, бронза и хрусталь – свидетельства колоссальных затрат, которые могут быть проанализированы, исходя из теории общей экономии Ж. Батая.

Отрицая традиционное представление о происхождении экономики из меновой торговли, Ж. Батай указывает на непроизводительную трату как на реальное первоначало общей экономии, в которой принцип полезности не сводится лишь к получению фактической прибыли. Непроизводительная трата является органичной, исторически обусловленной неотъемлемой частью всеобщей циркуляции ценностей и, более того, приносит определенную *выгоду*. Казалось бы, нерациональное использование сверхдорогих материалов в строительстве екатеринбургского метро, выставление напоказ обилия роскоши (как фактической, так и иллюзорной (свет)) – не что иное как современное воплощение архаичных практик потлача. Так, с помощью растратных практик (обычно использующихся в качестве механизма репрезентации власти в переломные кризисные периоды), "нерационального" использования избытка (в результате его уничтожения или дарения) одаривающий

могущество, устанавливает господствующее положение, приобретая (покупая) себе авторитет, "ранг" [2, 58–69]. Так, метро становится средством становления вертикали власти и транслятором основных идеологических смыслов.

В метро как во всяком месте репрезентации власти осуществляются телесные практики дисциплинирования, как путем вмешательства представителей правоохранительных органов, так и посредством особых технических механизмов: турникета (благодаря которому практически исключается незаконное проникновение в сакральное пространство жаждущих приобщиться к мифологеме национальной гордости и коллективному богатству) и эскалатора (который дробит неуправляемую уличную толпу на отдельных контролируемых индивидов). Фигура машиниста, следящего за движением эскалатора, предстает как "опрокинутый" и лишенный магической невидимости аналог паноптической системы "всевидающего ока власти". Наряду с этими "стратегическими практиками", производящими и организующими контролируемое пространство, осуществляются и ответные "тактические практики" М. Де Серто различает практики стратегического и тактического типа, причем если первые "отрицают себя как практики в пользу производимых ими образов (и таким образом, становятся невидимыми)", то вторые "позволяют отдельному индивиду производить и изобретать способы освоения пространства в созданном и контролируемом другом месте (стратегическом пространстве)" [11] обывателей: в частности, повышенная концентрация власти переосмысливается в городском фольклоре. Примером чему может послужить популярный анекдот: "метро – это место, где милиционеры могут зарабатывать в тепле".

Символическое измерение екатеринбургского метро очевидно для большинства горожан, поскольку для многих оно не ключевая транспортная коммуникация, а в первую очередь достопримечательность, которую стоит показать гостям. В своей функции репрезентации основных мифологем Урала, метрополитен становится подобен музейному пространству: здесь находит свое материальное воплощение продуцируемый в советское время образ Урала как

региона, богатого рудными залежами и редкими геологическими породами, заводского "опорного края державы". Так, стратегия "уравнивания музея и внемузейного пространства" [4], которую Б. Гройс усматривал в тоталитаризме сталинского образца продолжает функционировать до сих пор наряду с некоторыми национальными мифами.

Метро – это репрезентативное пространство циркуляции сверхценных сакральных знаков (а символическое богатство должно быть и богатством материальным. Здесь действует та же логика, что и в советской культуре, когда "художественная ценность постройки все больше отождествляется с материальной ценностью применяемых материалов" [8, 285]). Освоенные в процессе строительства метро подземные недра выставляются напоказ как успешно преодоленные препятствия, укрощенные, художественно оформленные и помещенные в "освещенное" (в обоих смыслах) пространство музейной витрины. Наше метро строится по тем же законам, что и московский метрополитен советского времени, в настоящее время не происходит его демифологизации, а продолжается производство идеологических смыслов, в отличие от других региональных метрополитенов. В частности, самарский, нижегородский и новосибирский метрополитены художественности предпочли утилитарность, что проявилось в гораздо более высокой скорости строительства, большем количестве станций, но с другой стороны, очевидной аскетичности их оформления. Так станции нижегородского метро (за 25 лет их было построено 13) отличаются удивительной однообразностью, они практически неотличимы друг от друга, за исключением, пожалуй, наиболее красивой центральной станции – "Московской". Самарское (состоящее из восьми станций) и новосибирское (10 действующих и две строящиеся станции) метро тоже не впечатляют особым разнообразием архитектурно-художественных решений и богатством применяемых в оформлении материалов.

Косвенным доказательством особой знаковости художественного оформления станций екатеринбургской подземки служит

ситуация, сложившаяся вокруг строительства станции "Бажовской". Особое значение как главному иллюстратору уральской региональности ей отводилось еще в рамках советского дискурса [9, 98–106]. Удивительно, что книга о свердловском метро с подробным описанием его строительства вышла за два года (!) до открытия первых трех станций. Она должна была стать символом уральского края, а потому в оформлении этой станции предполагалось в максимальном объеме использовать мифологические (изображение героев сказов Бажова) и геологические богатства края (применить малахит и другие поделочные камни). Такая повышенная символичность препятствует реальному строительству, которое постоянно откладывается (сейчас принято решение открыть сначала следующую станцию - "Чкаловскую", а потом уже продолжать строительство "Бажовской"). Это напоминает судьбу знаменитого Дворца Советов, с которым связывались слишком высокие символические ожидания, превосходящие возможность архитектурного воплощения. Отсроченность – это темпоральность симуляции. Согласно Ж. Бодрийяру, «отсрочка» отчётливо связана с возникновением и существованием любой власти [3, 14].

Так, советские мифологемы оказываются востребованными и в постсоветском пространстве, обретая значение региональных мифов, способствующих самоидентификации локальных культур.

Екатеринбургский метрополитен, будучи идейным продуктом эпохи застоя, характеризовавшейся предельной консервацией важнейших идеологем советского времени, изначально задумывался в качестве монументальной пропаганды ключевых мифологем. Очевидная функциональность транспортного средства "откладывается", утилитарность приносится в жертву символической функции производства региональных мифов и репрезентации властных интенций, средством которых выступают растратные практики. Таким образом, создаётся сакральное пространство обмена символическими значениями, место установления региональной идентификации (складывается особый образ "уральскости") через транслирование мифологем. Метро становится посредником между властью (опери-



рующим символическим материалом) и народом (его носителем и потребителем).

В конечном итоге, это ритуальное пространство, приобщая к богатствам "земли уральской", способствует обретению "самости", возвращению к первоисточкам, ведь "в своих странных мифах, в своих жестоких обрядах человек в первую очередь ориентирован на поиски утраченной сокровенности" [2, 51].

### Список литературы

1. *Барт Р.* Мифологии. - М.: Изд-во им. Сабашниковых, 2000.
2. *Батай Ж.* Проклятая доля. - М.: Гнозис, Логос, 2003.
3. *Бодрийяр Ж.* Символический обмен и смерть. - М.: Добросвет, 2000.
4. *Гройс Б.* Борьба против музея или демонстрация искусства в тоталитарном пространстве [электрон. ресурс]. Режим доступа: <http://www.guelman.ru/critics/grois.htm>, 1998.
5. Екатеринбургский метрополитен [электрон. ресурс]. Режим доступа: [http://ekbm metro.by.ru/begin\\_dream\\_1.html](http://ekbm metro.by.ru/begin_dream_1.html).
6. *Кронотов С.И.* Герменевтика уральского ландшафта: семантика города на хребте // Екатеринбург: от завода-крепости к евразийской столице. Материалы всероссийской научно-практической конференции. Екатеринбург, 23-24 мая 2002 г. - Екатеринбург, 2002.
7. *Леви-Стросс К.* Структура мифов // Вопросы философии. -1970. - № 7.
8. *Паперный В.* Культура два. - М.: Новое литературное обозрение, 1996.
9. *Парфенов С.А.* Метро в Свердловске. - Свердловск: Средне-Уральское книжное издательство, 1989.
10. *Рыклин М.* Пространства ликования. Тоталитаризм и различие. - М.: Логос, 2002.
11. *Gosselin S.* Atelier philosophique № 5: le fétichisme, de michel de certeau à karl marx [электрон. ресурс]. Режим доступа: [http://www.apo33.org/siteweb/article.php3?id\\_article=224](http://www.apo33.org/siteweb/article.php3?id_article=224), 2003.